

札幌市の都市交通について

1. これまでの取り組み

(1) 都市の急成長と成長を支える骨格的な都市基盤の整備

【1970年代：昭和45年頃～昭和54年頃】

<時代背景>

- 高度経済成長の終焉と社会構造の変化
- 地方の過疎化と流入による都市人口の急増
- 新都市計画法の制定
- 市政要望；道路整備（舗装）に関する要望多数

■骨格的交通基盤（道路、地下鉄など）の整備

- ・ 1 バイパス 1 環状 5 放射道路の整備促進 : 昭和40年整備計画策定
- ・ 地下鉄南北線（北24条～真駒内） : 昭和46年開業
- ・ 地下鉄東西線（琴似～白石） : 昭和51年開業
- ・ 地下鉄南北線（北24条～麻生） : 昭和53年開業
- ・ J R 函館本線鉄道高架化 : 昭和52年事業着手

(2) 都市規模の拡大と都市基盤の整備拡充

【1980年代：昭和55年頃～平成元年頃】

<時代背景>

- 長期不況からバブル経済へ
- 国際的地位の高まりから国際化が進展
- 市街化区域の拡大と交通行動の移動距離や時間の増加
- 市政要望；交通安全に関する要望が増加

■骨格的な交通基盤の整備拡充

■居住の郊外化や都心に集中する交通量増加への対応

- ・ 2 バイパス 2 環状 13 放射道路の整備（昭和63年第3次札幌市長期総合計画）
- ・ 地下鉄東西線（白石～新さっぽろ） : 昭和57年開業
- ・ 地下鉄東豊線（栄町～豊水すすきの） : 昭和63年開業
- ・ J R 函館本線鉄道高架化 : 昭和63年開通

(3) 都市の成熟化に対応した交通施策の推進

【1990年代：平成2年頃～平成11年頃】

<時代背景>

- バブル経済の崩壊と少子高齢化など社会構造の変化
- 都市基盤の充実
- 環境保全など持続可能な社会への関心の高まり
- 市政要望；公共交通の利便性向上に関する要望が増加

■交通基盤の整備拡充

- ・2バイパス2環状13放射道路をはじめとする幹線道路の整備
- ・地下鉄東豊線（豊水すすきの～福住）：平成6年開業
- ・地下鉄東西線（琴似～宮の沢）：平成11年開業
- ・JR札沼線複線高架化：平成11年開通

■人にやさしい交通施策がスタート

- ・既設地下鉄駅のエレベーター等の整備促進：平成4年
- ・パークアンドライド駐車場の整備促進：平成6年
- ・エコキップ：平成6年
- ・違法駐車等防止条例：平成6年
- ・バスレーンの拡大：平成6年
- ・自転車等の放置の防止に関する条例：平成8年
- ・各社共通ウィズユーカードの導入：平成9年

■既存基盤のさらなる活用

- ・都心部交通実験プロジェクト：平成9年
- ・路面電車活用方策の検討：平成9年
- ・リバーシブルレーン：平成9年

■高度な情報処理技術等を活用した交通施策の推進

- ・駐車場案内システム：平成6年
- ・公共車両優先システム（PTPS）：平成8年

■交通基盤の新たな活用

- ・道路空間活用に向けた社会実験等（荷さばき、オープンカフェ等）：平成9年

(4) 多中心核都市構造の実現に向けた交通施策の展開

【2000年代：平成12年頃～平成21年頃】

<時代背景>

- 人口増加の沈静化、少子高齢化の進展
- 情報化の進展による交通行動の変化
- 地球規模の環境問題への対応
- 財政状況の逼迫
- 市政要望；公共交通の利便性向上に関する要望が増加

■交通基盤の整備拡充

- ・2連携1環状1バイパス11放射道路（平成12年第4次札幌市長期総合計画）をはじめとする幹線道路の整備

■公共交通の維持に向けた取組

- ・市営バス事業の民間移譲 : 平成15、16年

■交通基盤の質の向上

- ・自転車等駐車場の設置等に関する条例 : 平成14年
- ・札幌市交通バリアフリー基本構想の策定 : 平成15年
- ・J R札幌駅周辺における自転車等駐車場の有料化 : 平成17年
- ・新・札幌市バリアフリー基本構想の策定
（重点整備地区追加） : 平成20年

■IT技術を活用した交通施策

- ・ITSへの取組（道路情報板・情報ボックス） : 平成13年
- ・札幌市公共交通情報提供システム（えきバス・ナビ）の運用 : 平成15年
- ・駐車場案内システムの高度化
（携帯電話、パソコンへの情報提供） : 平成19年
- ・市営地下鉄のICカード乗車券「SAPICA」の導入 : 平成21年

(5) 集約型のまちづくりに対応した交通施策の展開

【2010年代以降：平成22年頃～】

<時代背景>

- 少子高齢化の更なる進展、市民のライフスタイルの多様化
- 生産年齢人口の減少による経済規模の縮小
- インバウンドの増加などグローバル化の進展
- 地震や豪雨、大雪などの自然災害リスクへの対応
- 環境・エネルギー問題の深刻化
- 市政要望；少子高齢化・自然災害リスクへの対応など交通に関する要望が多様化

■交通基盤の整備拡充

- ・2高速3連携2環状13放射道路（平成22年道央都市圏の都市交通マスタープラン）をはじめとする幹線道路の整備
- ・路面電車都心線（すすきの～西4丁目）開業 : 平成27年

■公共交通の維持に向けた取組

- ・札幌市地域公共交通計画の策定 : 令和6年

■交通基盤の質の向上

- ・札幌駅前通地下歩行空間の供用開始 : 平成22年
- ・札幌市自転車利用総合計画の策定 : 平成23年
- ・札幌市総合交通計画の策定（改定） : 平成24年（令和2年）
- ・札幌市バリアフリー基本構想の改定 : 令和4年
- ・札幌市自転車活用推進計画の策定 : 令和5年
- ・札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例の改正 : 令和6年

■IT技術を活用した交通施策

- ・路面電車（市電）・バスでの「SAPICA」のサービス開始及び「SAPICA」エリアにおけるKitaca・Suica等の利用サービス開始 : 平成25年
- ・市電の運行情報のリアルタイム配信を開始 : 平成27年
- ・札幌市公共交通情報提供システム（えきバス・ナビ）のリニューアル（アプリ対応、多言語対応） : 平成29年
- ・バス事業者による運行情報のリアルタイム配信を開始（ジェイ・アール北海道バス、札幌ばんけい、北海道中央バスの一部） : 平成30年～
- ・バス事業者による運行情報のリアルタイム配信を開始（じょうてつ、北海道中央バス） : 令和元年～
- ・札幌市公共交通情報提供システム（えきバス・ナビ）のリニューアル（バスロケーション機能追加） : 令和2年

2. 今後の交通施策

(1) 「札幌市総合交通計画」の策定

これまでの札幌市は人口増加と市街地の拡大に伴い、道路や地下鉄など交通網も拡大と充実が図られてきた。

しかし、札幌市の人口増加は数年後にはピークを迎え、以後は人口減少と少子高齢化の進展が予測されており、さらには経済成長の鈍化および札幌市の財政状況、地球環境問題の深刻化など様々な課題に直面している。

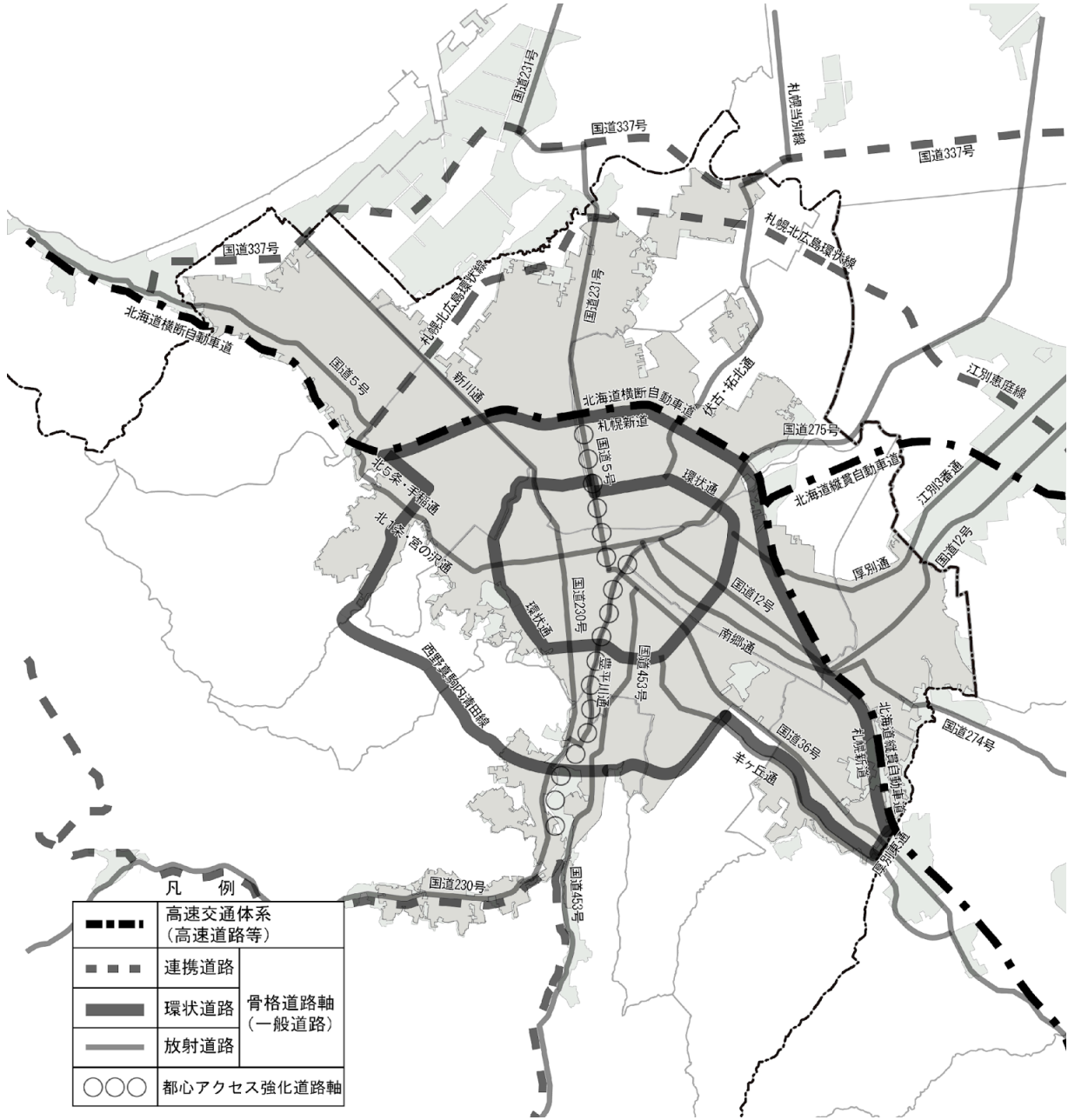
このように、厳しい時代潮流の中にあっても、都市機能の持続的発展・成長を目指した「まちづくり」が求められており、各種まちづくり計画等と連携を図りながら、より効果的・効率的な交通施策の展開が必要となっていることから、平成24年1月に「札幌市総合交通計画」を策定したところである。（令和2年3月改定）

この計画は、札幌市を取り巻く様々な課題に対応した将来交通計画であるとともに、各種交通施策を体系化（パッケージ化）した総合的な都市交通計画であり、札幌市の交通に関する各種個別計画等の“指針”となるものである。

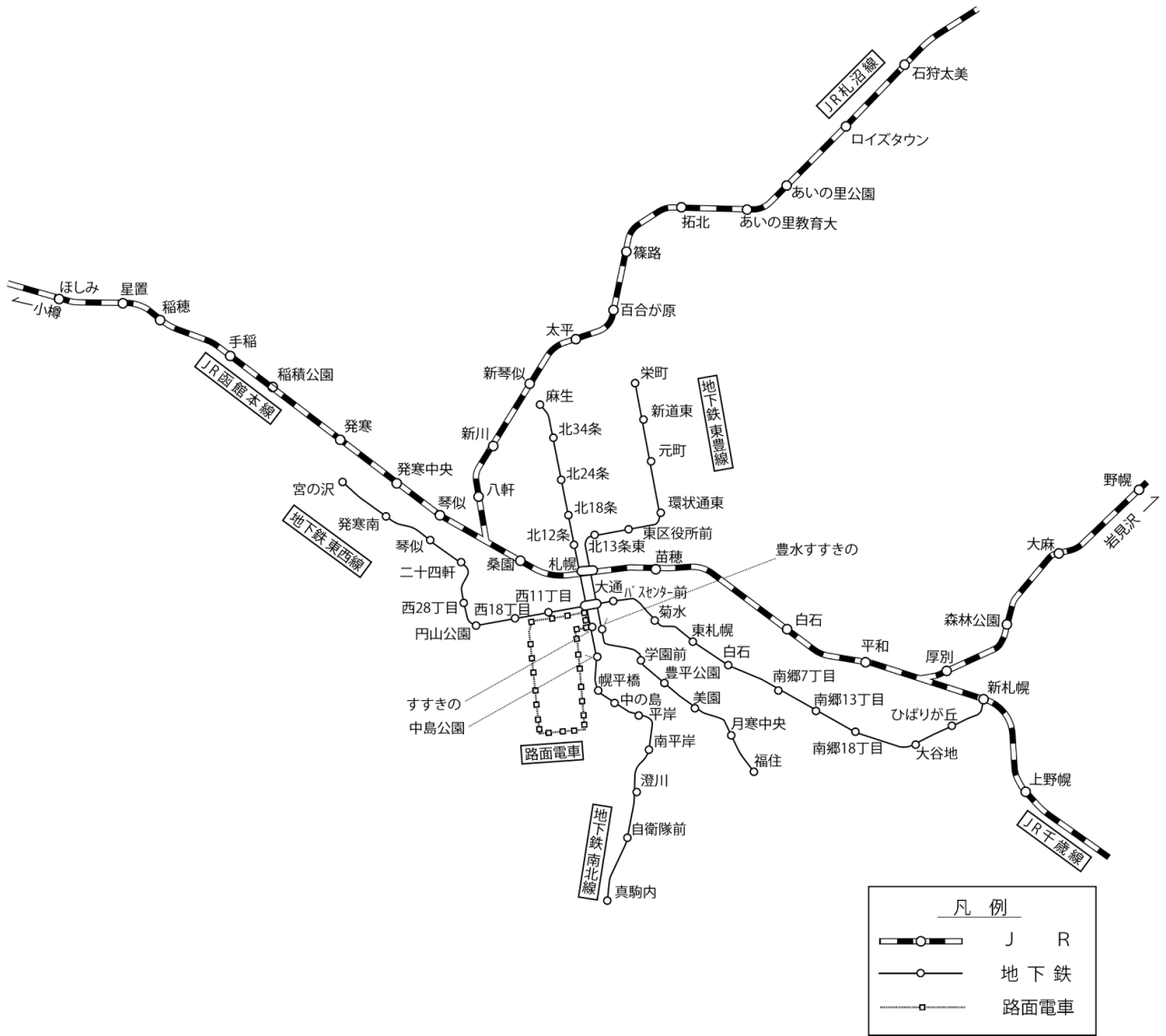


骨格道路交通ネットワーク

〔2 高速 3 連携 2 環状 13 放射道路〕



骨格公共交通ネットワーク



(2) 総合交通計画における施策パッケージ

『安全・安心なまちづくり』パッケージ

目標①: 災害に強い交通環境の実現

- ・公共交通施設の耐震化の推進（橋梁、バスターミナル、JR・地下鉄の高架部）
- ・拠点等の幹線道路における無電柱化の推進
- ・災害時等における情報提供の充実



橋梁の耐震化（橋脚補強等）

目標②: 誰もが安全・安心に移動できる交通環境の実現

- ・歩道や公共交通施設のバリアフリー化の推進
- ・路面電車の低床車両、ノンステップバスの導入推進
- ・自転車通行空間の明確化（路面表示設置等）



路面電車の低床車両

『多様な暮らし』パッケージ

目標①: 自家用車に頼らなくても生活できる持続可能な地域交通環境の形成

- ・地域の移動手段の確保（赤字バス路線の運行に対する補助等）
- ・新たな運行手段（デマンドバス等）の導入検討
- ・バス利用者の利便性向上（ロケーションシステムの導入、待合環境の向上等）



バスロケーションシステム

目標②: 地域の豊かな生活を支える中心的な役割を担う拠点の形成

- ・新さっぽろ駅周辺地区の整備（空中歩廊、地下接続、バス発着場）
- ・篠路駅周辺地区の検討・整備（連続立体交差、駅前広場、区画整理）
- ・民間開発との連携による交通施設の整備（歩行・滞留空間、空中歩廊、公共交通待合空間等）



民間開発との連携による交通施設の整備イメージ

『都心まちづくり』パッケージ

目標①: 人を中心とした安全で快適な交通環境の創出

- ・公民連携による地下歩行ネットワークの充実
- ・総合的な駐輪対策の推進（駐輪場整備、放置禁止区域拡大等）
- ・広場空間や道路空間を活用した賑わいの創出



公民連携による地下歩行ネットワーク（地下歩行空間と民間ビルの接続）

目標②: 誰もが都心にアクセスできる利便性の高い交通ネットワークの形成

- ・札幌駅交流拠点の再整備（バスターミナルの再整備や乗換動線の確保、待合空間における情報発信、地下鉄南北線さっぽろ駅ホーム増設等）
- ・都心アクセス強化道路軸の検討・整備（創成川通の機能強化等）
- ・快速エアポートの増強等による新千歳空港へのアクセス強化



札幌駅交流拠点

『観光まちづくり』パッケージ

目標①: 国内外から訪れる観光客の滞在・周遊・再訪の促進

- ・都心と周辺部観光スポット等を結ぶ交通手段の利用環境の整備（市内周遊バス等）
- ・都心に乗り入れる観光バスの乗降場・待機場の確保
- ・丘珠空港新規路線の誘致



市内周遊バス運行実証事業

目標②: 国内外から訪れる観光客などに分かりやすい交通情報の提供

- ・地下鉄駅の利便性向上（案内表示や券売機の多言語化、Wi-Fiなどによる無料公衆無線LAN環境の整備、トイレの洋式化）
- ・公共交通案内情報の充実（「えきバスナビ」機能向上等）
- ・観光案内サインの充実



案内表示の多言語化

『広域連携』パッケージ

目標①: 道内の主要都市や観光地のほか、国内外の地域と道央都市圏をつなぎ、人や物の移動を円滑化

- ・北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）の建設事業の推進
- ・丘珠空港ターミナルビル機能拡充・アクセス強化などの空港利用価値の向上



丘珠空港就航路線図

目標②: 周辺都市と市内の拠点相互を有機的に連結し、物流や緊急車両走行の円滑化

- ・都心アクセス強化道路軸の検討・整備（創成川通の機能強化等）
- ・連携道路、環状道路、放射道路の検討・整備（屯田・茨戸通、札幌江別大橋、環状通、五輪通、国道230号等）



都心アクセス道路

『環境負荷低減促進』パッケージ

目標①: 自動車から公共交通機関への転換を促進

- ・モビリティ・マネジメントの推進（小学校における交通環境学習など）
- ・SAPICAの利便性向上（外国人観光客向けSAPICAの導入検討、マルチチャージ機設置等）
- ・公共交通の次世代連携の調査・検討



交通環境学習の様子

目標②: 自動車のCO2排出量の削減・次世代自動車の普及促進

- ・道路拡幅などによる幹線道路ネットワークの機能強化
- ・交差点改良や既存道路空間の有効活用による渋滞対策の推進
- ・次世代自動車・充電設備の普及促進のための補助の実施



次世代自動車

（注）上記については、札幌市総合交通計画改定時の代表的な交通施策・事業を示している。